

Les Congolâtres

Bulletin philatélique bimestriel
diffusé GRATUITEMENT par email sous PDF
Février – avril – juin – août – octobre - décembre

NUMERO 5 - AOUT 2013

CONTACTS : *Thomas & Philippe* ***LINDEKENS*** – *lindekens.bogaerts@skynet.be*

Pièce du mois



Lettre partie d'Usumbura le 15 juin 1942 à destination du greffier de la cour d'appel à Elisabethville où elle parvint le 25 juin.

Tarif : double port intérieur valable à partir du 01-12-40 = 2.50 Fr (port normal) + 75c (port suppl.)

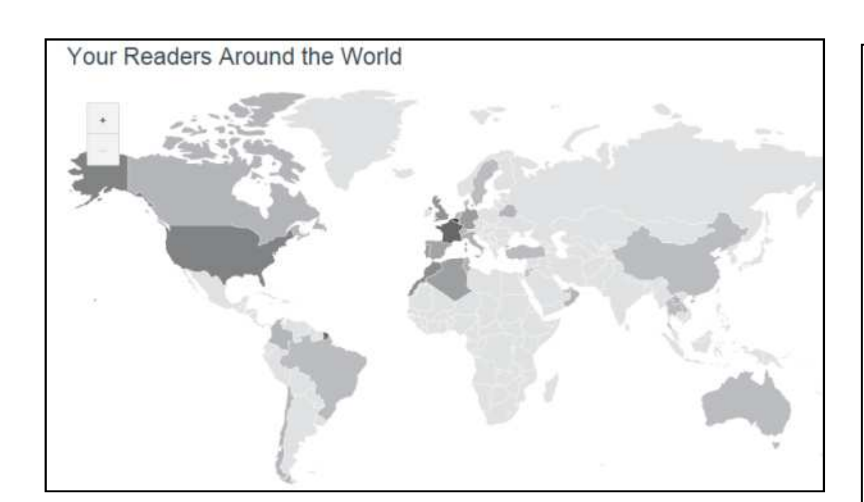
Affranchissement : 0,75 sur 1.75 Fr & 2,50 sur 2.75 Fr = Surcharge de la nouvelle valeur par l'Imprimerie du Gouvernement à Usumbura avec période de validité du 28 janvier 1942 au 31 août 1942. Seconde surcharge modifiant la valeur sur les timbres du Congo Belge surchargés une première fois RUANDA URUNDI le 7 février 1941.

Cet affranchissement illustre parfaitement le tarif et l'objet de la surcharge modifiant les valeurs pour parer à une pénurie de timbres pour le port intérieur simple et ses échelons supplémentaires. Ce courrier est non philatélique quoiqu'on aurait pu en penser à première vue !.

SOMMAIRE

EDITORIAL

Quelques résultats de nos lecteurs de part le monde provenant des statistiques du site www.issuu.com entre le 22 janvier 2013 – 19 juillet 2013 - 13 décembre 2012 (date du premier numéro des Congolâtres)



Belgique :	641 lecteurs
France :	201 lecteurs
Usa :	60 lecteurs
Maroc :	39 lecteurs
Angleterre :	25 lecteurs
Portugal :	19 lecteurs
Allemagne :	14 lecteurs
Algérie :	12 lecteurs
Espagne :	8 lecteurs
Suisse :	3 lecteurs
Colombie :	2 lecteurs
Chili :	2 lecteurs
Brésil :	1 lecteur
Canada :	2 lecteurs
Italie :	3 lecteurs

Tunisie :	3 lecteurs
Pays-Bas :	2 lecteurs
Danemark :	1 lecteur
Suède :	1 lecteur
Biélorussie	2 lecteurs
Turquie :	1 lecteur
Jordanie :	1 lecteur
Oman :	2 lecteurs
Arabie (UAE) :	1 lecteur
Chine :	1 lecteur
Laos :	1 lecteur
Vietnam :	1 lecteur
Australie :	1 lecteur

Suite à plusieurs demandes, nous inclurons à partir de ce numéro un résumé en anglais des divers articles, dans un cadre de couleur bleue en fin de chaque article.

Le prochain numéro sera entièrement consacré au Baudouin type Marchand (plus connu sous l'appellation « Baudouin à lunettes ») vers nos ex-colonies incluant affranchissements & histoire postale. Ce bulletin coïncidera avec l'expo de Liège URTAPHILA 2013 où le 60ème anniversaire de la première émission de ces timbres sera mis à l'honneur.
http://www.leodiphilex.be/html/urt/urt_eb.html

Une nouvelle rubrique apparaît en fin de bulletin : « Questions / réponses », où les demandes d'explication ou description de vos pièces y figurera. N'hésitez donc pas à nous les envoyer. Cette rubrique est complémentaire à celle du « Courrier des Lecteurs » qui est activée quand nous recevons vos réactions aux articles parus.

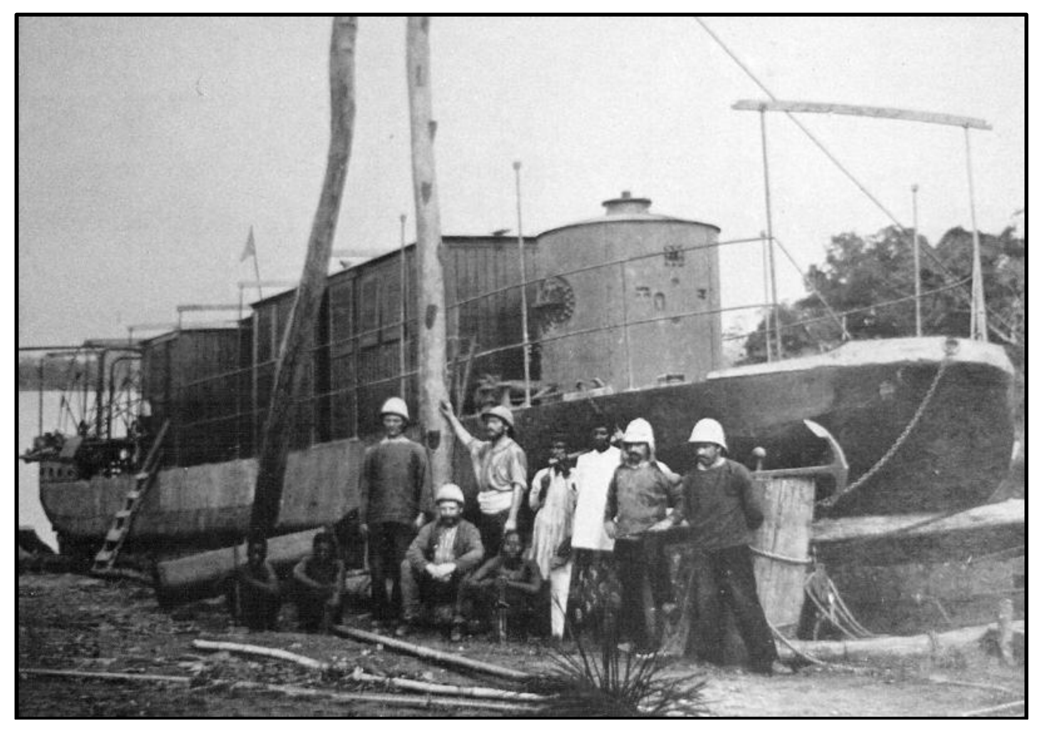
Bonnes Vacances à tous.

Navigation Intérieure – Bateau-poste.
Le courrier retiré du naufrage du S/W "Ville de Bruges" – 15 avril 1908

Par Jean Herreweghe

Le " Ville de Bruges" :

Le bateau à aubes "Ville de Bruges" était le sister-ship du "Ville de Bruxelles" et du "Ville d'Anvers". Il fut commandé en 1890 par l'État Indépendant du Congo à la SA Cockerill de Seraing dont les chantiers étaient situés à Hoboken, près d'Anvers. Les bateaux étaient ensuite expédiés en pièces détachées vers Matadi et remontés sur les chantiers du Stanley-Pool. Les bateaux de type "Ville de Bruxelles" comme le "Ville de Bruges", prenaient 35 t à 3 pieds de tirant d'eau et pouvaient charger jusqu'à 45 t. Ils étaient les plus grands steamers circulant sur le Haut-Congo avant 1898. Leur longueur était de 24 m, leur largeur de 5 m, la puissance de la machine de 125 chevaux et la vitesse en eau calme de 8 nœuds.

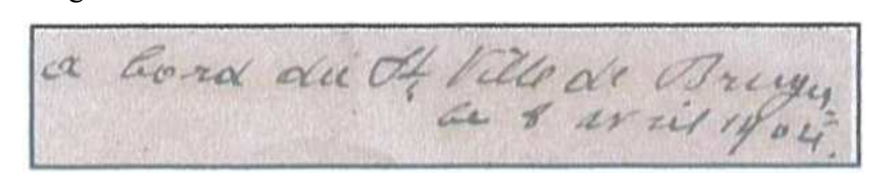


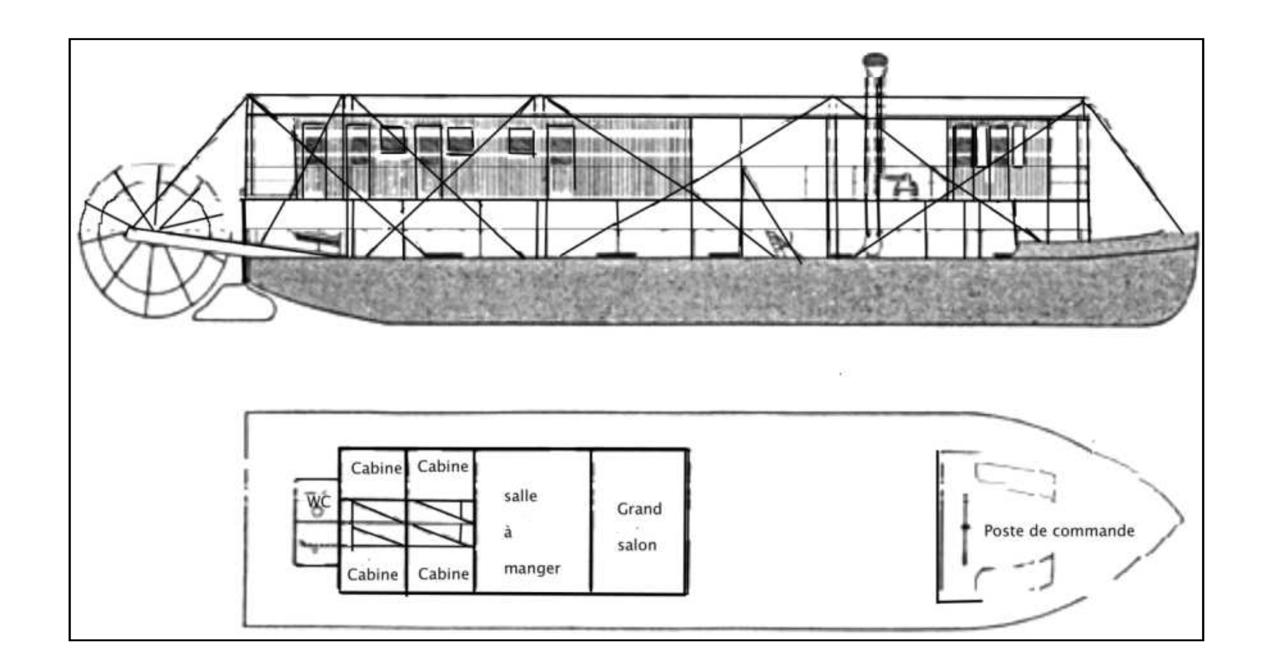
1887 – Montage du steamer, s/w " Roi des Belges" au Stanley-Pool. C'est sur ce bateau que navigua Joseph Conrad, auteur de " Au cœur des ténèbres", comme commandant en second.

Le "Ville de Bruges" fit ses débuts le 10 septembre 1896 au départ de Léopoldville vers les Falls (Stanley-Falls). En janvier et mars 1897, il participa au transport vers Fachoda du matériel et équipement de la mission Marchand de Brazzaville à Zinga (sud de Bangui), le "Ville de Bruges" ne pouvant remonter plus haut à cette période de l'année. Il naviguait habituellement entre Léopoldville et les Stanley-Falls ou Lusambo en 4 à 6 rotations par an. Les dates de ses voyages sont connues.



Il faisait partie des grands vapeurs utilisant un cachet "bateau-poste". Un courrier existe avec la mention "à bord du Str (steamer) Ville de Bruges".





Plan de steamer type ”Ville de Bruxelles”.

Les bateaux de la classe ”Ville de Bruxelles” possédaient un étage supérieur. Le pont inférieur était réservé au personnel et passagers africains ainsi qu'aux marchandises. Les chaudières occupaient l'avant du pont tandis que les machines encombraient l'arrière. Une stricte ségrégation raciale était appliquée dès 1885 avec l'apparition de ces bateaux à doubles ponts : le pont supérieur était exclusivement destiné aux membres d'équipage et passagers blancs et seul leur personnel pouvaient y monter. Des cabines et une salle à manger étaient spécialement aménagées pour eux. La timonerie était disposée à l'avant.

Ce pont supérieur comportait des cabines pour deux personnes, exiguës et souvent crasseuses. Elles s'ouvraient sur un pont-promenade que les voyageurs avaient vite fait de parcourir de bout en bout. Au centre, une salle plus spacieuse servait de salon-salle à manger où les Blancs se tenaient habituellement durant la journée. Le capitaine disposait d'un appartement plus vaste à l'avant. Le nombre de Blancs était généralement réduit, chacun disposant d'une cabine. En définitive, le voyage pouvait être relativement agréable.

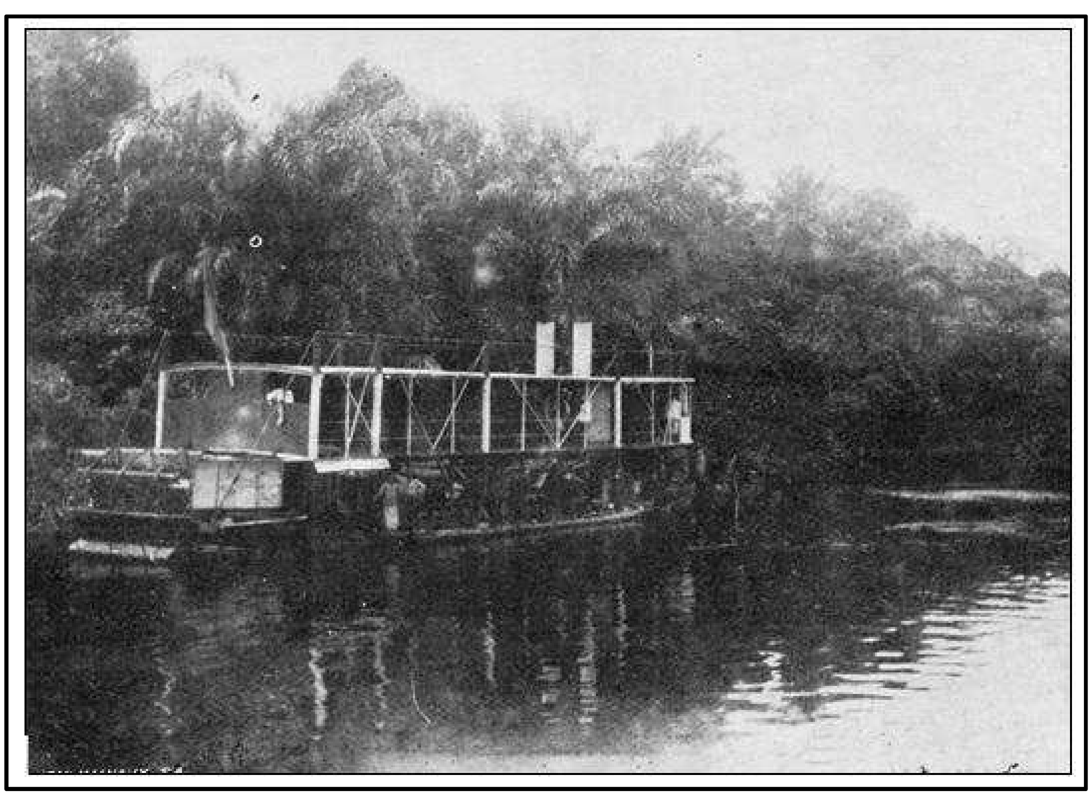
Sur le pont inférieur, en revanche, les places s'acquéraient chèrement. L'équipage noir, les cuisiniers, les serviteurs, d'une part; des voyageurs indigènes, des ouvriers ou des miliciens, leurs femmes et enfants, d'autre part; sans oublier, dans le même espace divers animaux (chiens, chèvres, poules, etc.), la chaudière, la machinerie et le précieux bois de chauffage, étaient confinés sur ce pont.

Le personnel blanc se limitait au capitaine, véritable maître tout-puissant, quelque fois un second commandant, et un mécanicien, responsable de la bonne marche du navire et de son entretien. L'équipage africain était constitué de sondeurs, chauffeurs, bucherons et cuisiniers. Ces postes étaient exclusivement réservés aux africains mais on pouvait aussi trouver à bord des barreurs, timoniers, aide-mécaniciens et des pilotes africains.

Une journée à bord d'un steamer sur le fleuve Congo en 1900:

Entre quatre ou cinq heures du matin, la diane sonnait et retentissait le premier coup de sifflet. Le chauffeur rallumait les feux de la chaudière et le transbordement du bois coupé pendant la nuit, pour huit à neuf heures de marche, commençait, envahissant les cales et le pont. Les africains, qui avaient passé la nuit sur la berge, étaient sur pied et s'étiraient, s'interpellaient, se chamaillaient, s'injuriaient. Tout le matériel était rembarqué. Le petit déjeuner se prenait avant ou après le départ. Ceux qui le voulaient prenaient un bain entre le bateau et la berge pour éviter les crocodiles. Au second coup de sifflet vers 6 h 30, la planche était enlevée. Les retardataires se dépêchaient de rejoindre le bateau … à la nage.

Commençait alors une journée de lente navigation, morne et ennuyeuse parmi une végétation monotone et entrecoupée seulement par les appels des sondeurs : " fond !" et "pas de fond !". La vie à bord pour le voyageur était rythmée par les repas. Seul l'équipage restait actif en permanence.



Le stern-wheeler " Ville de Bruges".

Les passagers européens vaquaient à leurs occupations dans la salle à manger-séjour ou entamaient une partie de carte, certains écrivaient quelques lettres ou annotaient leurs journaux de route … si les trépidations de la machine le permettaient. Au pont inférieur, ce n'était que bavardages, rires, disputes ou chants quelques fois accompagnés d'un rythme de tam-tam dans un joyeux brouhaha.

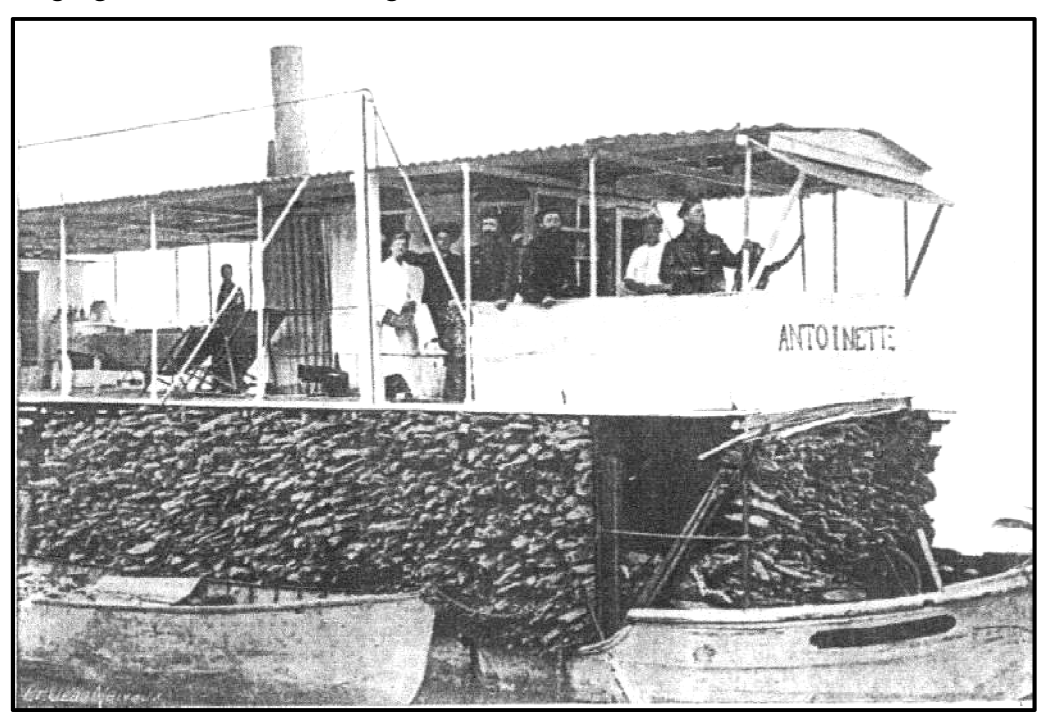
Les repas n'étaient pas inclus dans le prix du trajet. Les blancs dépendaient entièrement du capitaine pour leur approvisionnement en conserves. C'est le second ou le boy qui s'occupait des vivres frais destinés aux passagers. Le produit de la chasse et les fruits achetés par qui que se soit étaient réservés à la table commune. La viande en général était fournie par des petites poules et des chèvres assez maigres, quelques fois un mouton. Mais la chasse permettait de varier l'apport : éléphant, hippopotame, buffle, antilope, singe ou crocodile. La pêche fournissait également une nourriture abondante.

Les fruits et légumes étaient nombreux : épinards, racines de manioc, choux. Bananes vertes rôties, maïs, ignames et patates douces étaient servies quotidiennement.

Tous ces produits étaient fournis par les populations des régions traversées, qui venaient faire commerce avec les bateaux. Les repas devaient s'adapter aux ressources du pays d'où l'importance d'un bon cuisinier.

Quelques fois, les factoreries et les missions recevaient les passagers comme hôtes à leurs tables. Cela permettait d'échanger les dernières nouvelles ou de se dégourdir les jambes.

Le bateau s'arrêtait vers 16 ou 17 h dans l'après-midi mais souvent il stoppait plus tôt. Le capitaine choisissait son point d'étape essentiellement en fonction des ressources en bois. Un africain plongeait alors, l'ancre serrée dans les bras et allait l'amarrer au rivage. Ensuite les africains débarquaient tandis que les blancs restaient à bord. C'était l'heure où les bucherons qui avaient passé la journée à bord, entassés là comme ils le pouvaient, se mettaient à l'ouvrage pour une bonne partie de la nuit. Le mécanicien dégorgeait sa chaudière, éteignait les feux et vérifiait le matériel.



Le steamer "Antoinette" après avoir fait le plein de bois.

Des feux s'allumaient sur la berge pour préparer les repas ou éloigner les animaux. Les nattes étaient étendues à terre et d'autres jetées sur des piquets pour servir d'abri. Les hommes se réunissaient autour des feux, fumaient ou chantaient. On se raillait, on s'interpellait, on racontait la journée ou on commentait les faits et gestes des blancs.

Les blancs dinaient à bord vers 19 h. Le repas était souvent perturbé par divers insectes qui venaient s'abattre sur la table ou tourbillonnaient autour de la lampe à huile de palme qui dégageait une odeur âcre et une fumée épaisse. Ils s'enfermaient ensuite dans leurs cabines pour la nuit.

Vers minuit, les coups des bucherons se faisaient plus rares et c'était l'heure où le camp s'endormait. Seuls restaient éveillés les gardes postés autour du camp et sur le toit du bateau, veillant aux attaques d'animaux sauvages (éléphants, hippopotames, lions, etc.) …. ou des populations voisines hostiles, toujours prêtes à chaparder.

En 1894, remonter de Léopoldville vers les Falls coûtait 225 Francs (repas non fournis) pour les européens et 50 francs pour les africains et respectivement 110 et 30 francs pour le retour**.** Les religieux bénéficiant d'une réduction de 50 pour cent.

Le naufrage :

Un des aléas naturels les plus redoutés des capitaines sur le fleuve Congo sont les tornades. Elles sont extrêmement dangereuses. A la saison des pluies, elles sont courantes sur le fleuve et se déchaînent presque toujours de façon soudaine. En moins de cinq minutes, le ciel s'obscurcit, le vent violent se lève et siffle à travers les arbres de la rive. Les vagues se forment, viennent battre contre la coque et lavent le pont. Il s'agit alors de renoncer au plus vite à la navigation et de trouver un point d'accostage. Ces tornades ne durent souvent pas plus d'une demi-heure.

Au matin du 15 avril 1908, le vapeur « Ville de Bruges » quittait Lisala mais dans l'après-midi, proche d'Umangi, il fut surpris par une violente tornade. A défaut de crique abritée, le capitaine tenta de trouver son salut en cherchant refuge vers une île du fleuve.

Le bateau fut renversé par la tempête et s'échoua, la quille en l'air. 47 personnes périrent ; cinq des six européens et 42 africains sur les 72 membres d'équipage et passagers africains. Le lieutenant norvégien, Johan-Adolf Ronning, chef de secteur, 2ème classe, à Kéro (Lado), en fin de terme figurait parmi les victimes. Seul rescapé européen, le mécanicien d'origine Finnoise, en réchappa malgré les crocodiles, en utilisant une cage à poule comme bouée

Ce lourd tribut était la conséquence de la mauvaise construction du bateau … et des riverains qui accoururent de partout, non pas toujours pour aider mais pour piller le bateau, n'hésitant pas à tuer des passagers pour les voler. Beaucoup de rescapés furent secourus par la population de la Mission Catholique d'Umangi.

Le lendemain, le s/w "Pierre Ponthier", propriété de la Compagnie des Chemins de Fer des Grands Lacs arriva sur place et parvint à libérer des pillards qui s'étaient retrouvés prisonniers dans l'épave et avaient survécus enfermés dans la partie émergeante de la coque.



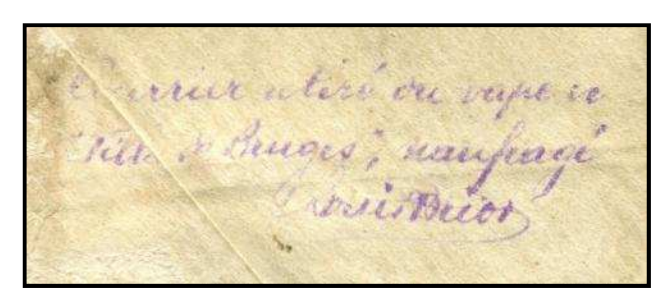
4 agresseurs furent condamnés et exécutés mais plusieurs héros de cette tragique journée furent décorés dont une femme, Elika, épouse d'un sergent de la Force publique, qui s'était comportée avec héroïsme pendant le drame. Elle fut la première Congolaise décorée par l'Etat.

Le courrier récupéré :

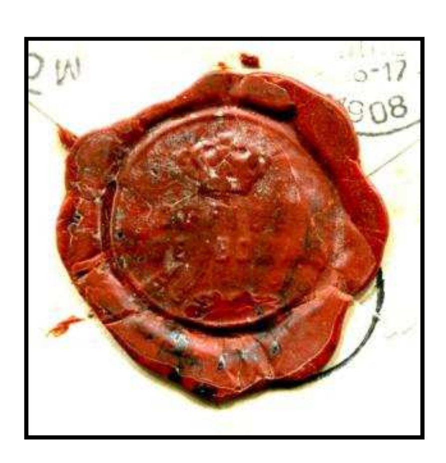
La boite contenant le courrier postal resta immergée dans la coque pendant plus de deux mois, le temps nécessaire pour prévenir Léopoldville et revenir avec le matériel adéquat. Elle fût récupérée et ramenée à Boma où le courrier fut trié. Pratiquement tous les timbres, très oxydés et fortement décolorés, s'étaient décollés des cartes et enveloppes et gisaient au fond de la boite. La plupart des adresses étaient devenues illisibles à cause de l'encre délavée.

Les quelques rares lettres et cartes qui purent être déchiffrées furent transmises après réparation à leurs destinataires.

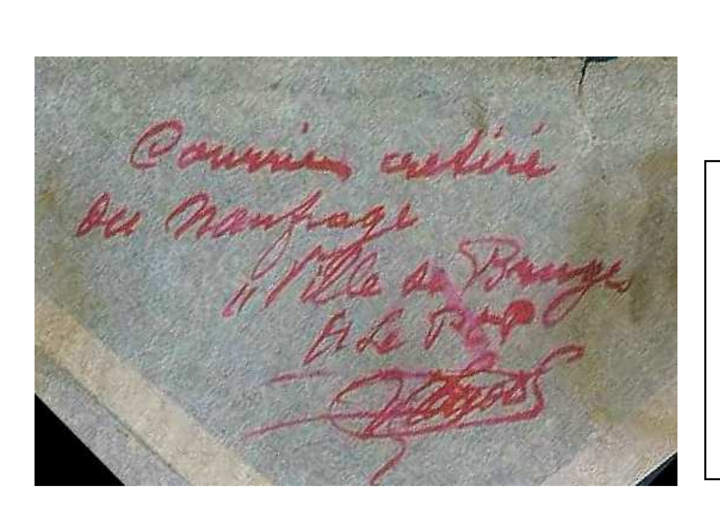
Ces enveloppes étaient refermées soit par un cachet de cire portant la légende OFFICE DE BOMA / POSTES, soit au moyen de bandes de papier gommé, appelées cachets gommés, le cachet postal de Boma du 9 juillet 1908 apposé et une mention écrite à l'encre violette: "Courrier retiré du vapeur Ville de Bruges naufragé. Louis Brion".



Mention écrite à l'encre violette:
"Courrier retiré du vapeur
Ville de Bruges, naufragé.
Louis Brion".



Cachet de cire avec la légende :
OFFICE DE BOMA / POSTES



Une autre lettre existe avec l'inscription à l'encre rouge "Courrier retiré du naufrage "Ville de Bruges". Pr le PtP, signature illisible", avec le cachet de Boma daté du 5 octobre 1908.

Ces lettres sont très rares. <u>Attention, il existe des fausses mentions!</u>

Cachet gommé type 2A

« ETAT INDEPENDANT DU CONGO
* POSTES * »
Avec dans la marge
« Aff. Etrang. Mod. N°26 P »

Caractéristique : 2 cercles extérieurs FINS



Lettre expédiée en recommandé depuis Stanleyville le 2 avril 1908 par A. Depuydt, Charpentier Chef à la Compagnie des Grands lacs à destination de son épouse résidant à Mons. Passage par Léopoldville le 2 et 4 juillet 1908 (cachet 23 mm) et cachet de Bruxelles Réception en date du 2 août 1908. Annotation manuscrite : « Parvenu sans timbre à Mons ».

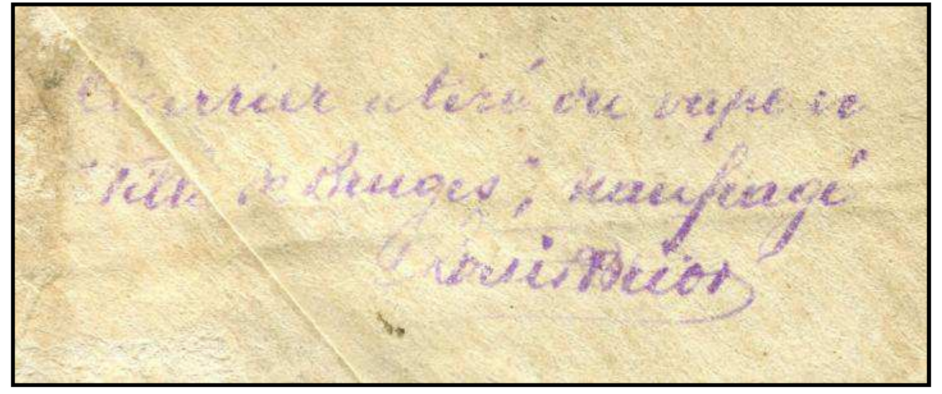
Au dos, cachet à la cire OFFICE DE BOMA / POSTES. Cachet d'arrivée et départ de la poste de Mons le 3 aout 1908 et réparation avec cachet gommé. Trace de l'oxydation d'un timbre de 1 Franc d'un autre courrier de la boite.

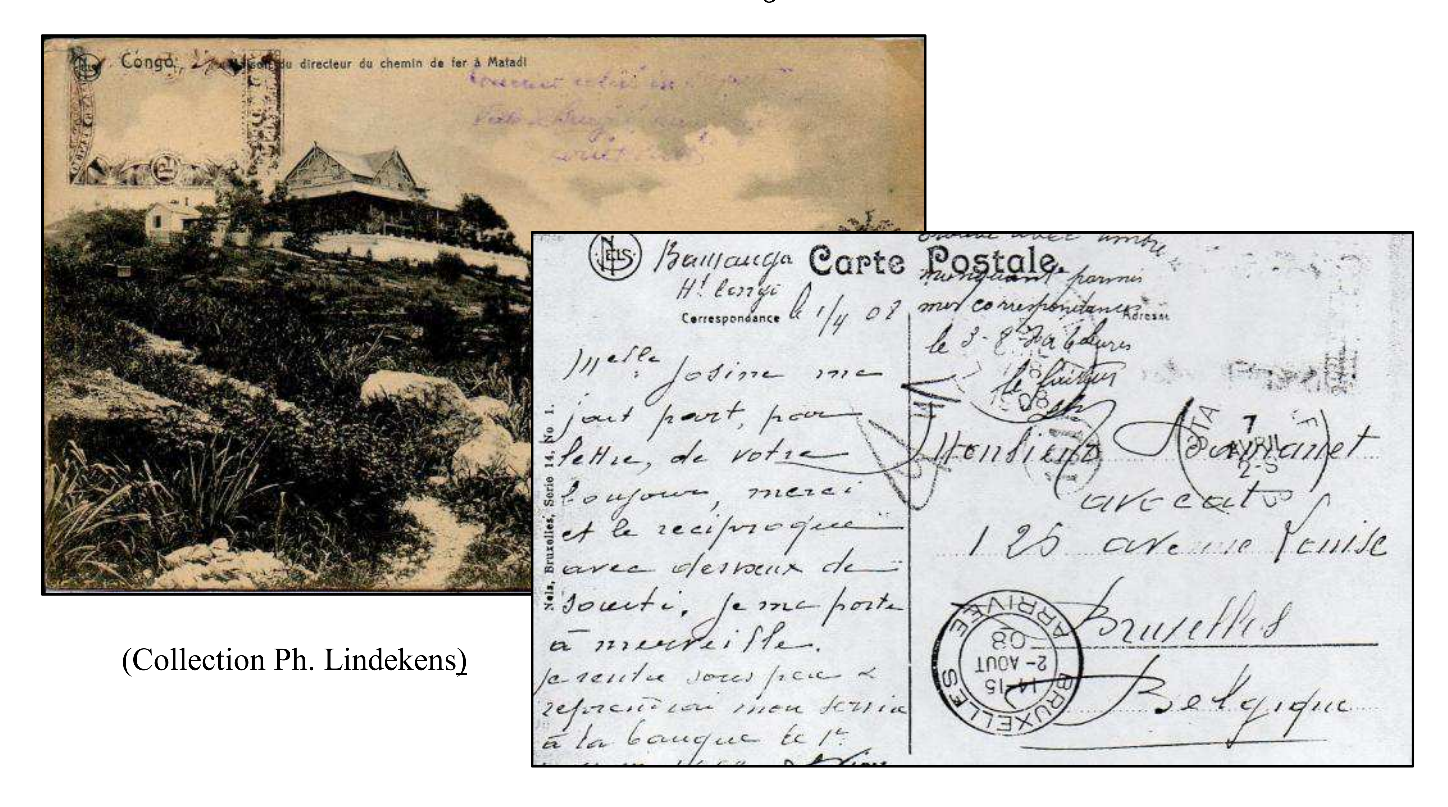


Cachet de cire avec la légende : OFFICE DE BOMA / POSTES

(Collection J. Herreweghe).

Mention écrite à l'encre violette:
"Courrier retiré du vapeur Ville de Bruges, naufragé. Louis Brion".





(Collection Ph. Lindekens)

Carte-vue partie du Haut Congo le 1er avril 1908 à destination de Bruxelles où elle parvint le 2 août ; le timbre fut annulé à Stanleyville le 7 avril. Naufragé le 15 avril et récupéré deux mois plus tard avec son timbre décollé et une trace oxydée d'un 15 c d'une autre carte du sac postal.
Trié à Léopoldville le 5 juillet 1908 pour reprendre alors son voyage vers le destinataire.



(Collection W. Deijnckens)

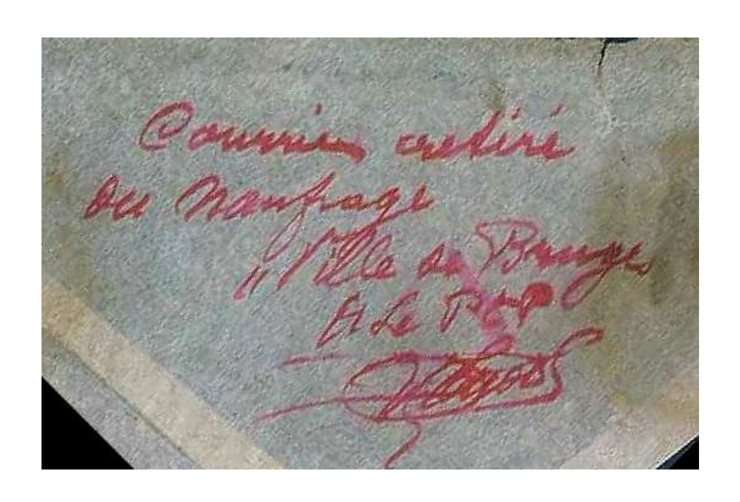
Carte-vue écrite à de Kinau-Buli? et expédiée de Stanleyville en avril 1908 à destination de Liège où elle parvint le 3 août ; le timbre fut annulé à Stanleyville. Naufragé le 15 avril et récupéré deux mois plus tard avec son timbre. Trié à Léopoldville le 5 juillet 1908 et ré-expédiée vers le destinataire. L'expéditeur était L. Renson, surveillant de travaux de 1 ère classe, auprès de la Compagnie de chemins de fer des Grands Lacs.

(Collection privée).



Courrier entrant : lettre expédiée probablement de Bruxelles en janvier 1908 vers **Lado** via Le Caire et Khartoum. Inscription à son arrivée au crayon bleu: " Descendu à Boma". Après le naufrage, ce courrier a été réceptionné le 7 septembre à Boma. Réparation au cachet gommée le 5 octobre à Boma et renvoi le 7 octobre vers Dima (inscription au crayon bleu). Passage le 10 octobre 1908 par Léopoldville.

Au dos, inscription à l'encre rouge "Courrier retiré du naufrage "Ville de Bruges".
Pr le PtP, signature illisible



Inscription à l'encre rouge "Courrier retiré du naufrage "Ville de Bruges". Pr le PtP, signature illisible", avec le cachet de Boma daté du 5 octobre 1908.

Ces lettres sont très rares. Attention, il existe des fausses mentions!

Cachet gommé type 2A

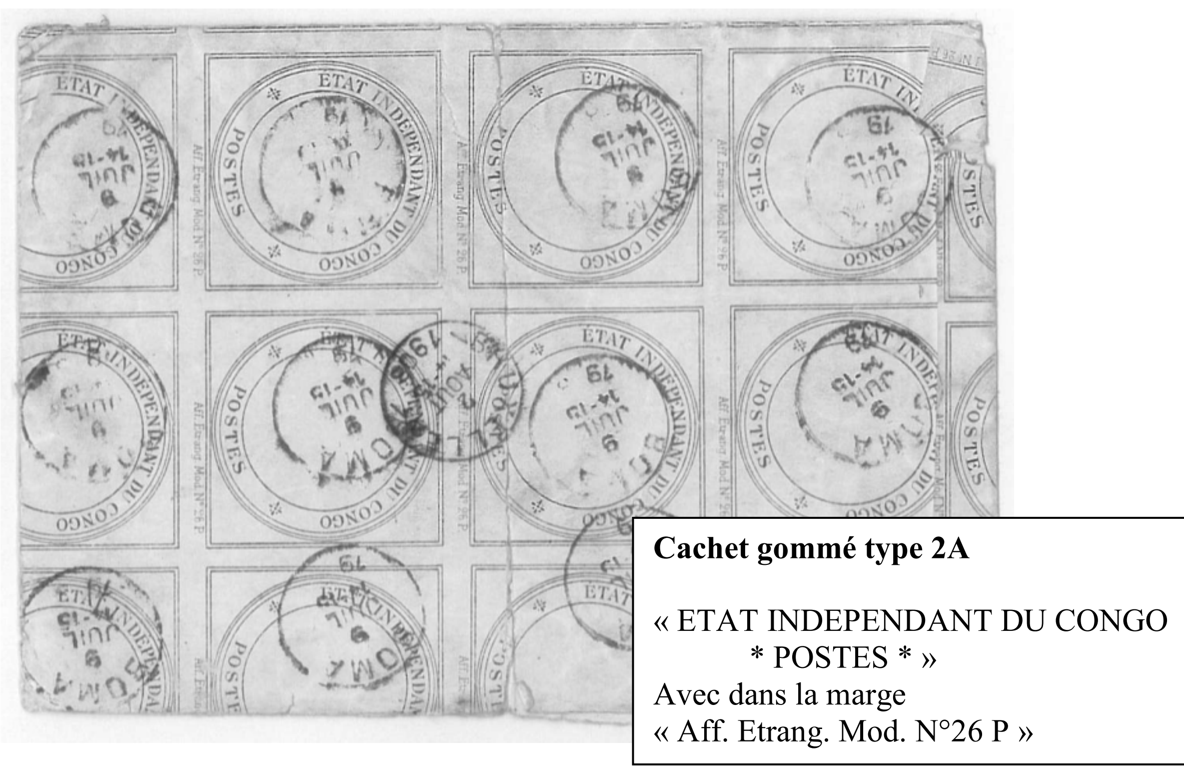
« ETAT INDEPENDANT DU CONGO
* POSTES * »
Avec dans la marge
« Aff. Etrang. Mod. N°26 P »

Caractéristique : 2 cercles extérieurs FINS





(Collection privée, ex-collection de l'abbé Gudenkauf)



Cachet gommé type 2A

« ETAT INDEPENDANT DU CONGO
* POSTES * »
Avec dans la marge
« Aff. Etrang. Mod. N°26 P »

Lettre expédiée de Buta le 2 avril 1908 par le capitaine Landeghem, fondateur de Buta, à destination de sa mère résidant à Bruxelles. Passage par Léopoldville le 5 juillet et cachet de Boma en date du 9 juillet sur bande de cachet gommé. Mention "Courrier retiré du naufrage "Ville de Bruges" à l'encre violette au recto, coté supérieur gauche.

Au dos, importante réparation avec cachets gommés avec oblitérations de Boma, 9 juillet 1908 et cachet d'arrivée à Bruxelles en date du 2 août 1908.

<u>Les timbres décollés:</u>

Le Général Du Four avait une importante collection de timbres isolés retrouvés dans le naufrage. Les couleurs de ces timbres, fortement oxydés, sont “passées“ et les timbres semblent plus gris.

Toutes postes confondues, on retrouve les valeurs suivantes : 5 c., 10 c., 15 c., 25 c., 40 c. et 50 c..
Il existe une empreinte d’oxydation d’un 1 Fr sur une lettre mais celui-ci n’a pas été retrouvé Jusqu’à maintenant.

Les oblitérations trouvées sont:

<u>Uvira</u>
du 11 au 14
mars 1908



14 mars 1908



14 mars 1908



11 mars 1908

<u>Kasongo</u>
du 22 au 28 mars 1908



28 mars 1908

<u>Buta</u>
du 21 mars au 3 avril 1908



21 mars 1908



25 mars 1908



21 mars 1908



21 mars 1908



21 mars 1908

<u>Stanleyville</u>
du 2 au 11 avril 1908



11 avril 1908



9 avril 1908



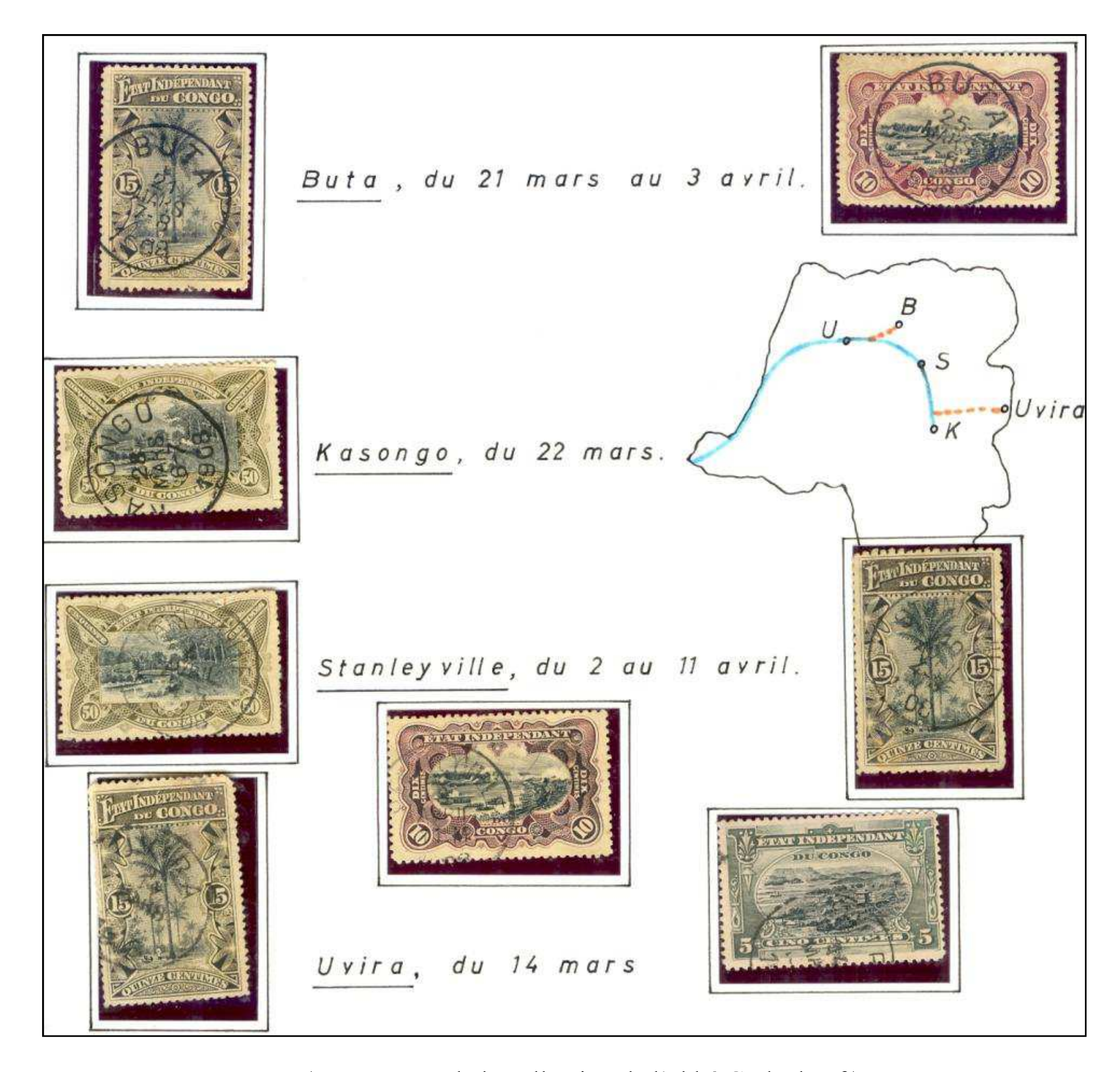
10 avril 1908



4 avril 1908



4 avril 1908



(Ex montage de la collection de l'abbé Gudenkauf)

Occurrence des timbres rencontrés selon les valeurs et stations:

Valeurs	5 c.	10 c.	15 c.	25 c.	40 c.	50 c.
UVIRA	14 mars		14 mars			14 mars
KASONGO						27 mars 28 mars
STANLEYVILLE	2 avril 4 avril 11 avril	8 avril 9 avril (x2) 11.04	10 avril		4 avril	4 avril
BUTA	21 mars 25mars (x2)	illisible 25mars (x3)	21mars (x3)	21 mars		21 mars 3 avril
Total	7	8	5	1	1	7

Les 10 c. sont les plus nombreux (8 x), suivi des 5 c. et 50 c. (7 x), 15 c. (5 x) et un exemplaire seulement des 25 c. et 40 c. Ces derniers sont donc les plus rares.

10 c. correspond à l'affranchissement pour l'intérieur d'une carte postale simple et 15 c. pour une lettre de 15 gr. 50 centimes correspond à l'affranchissement simple d'une lettre pour l'étranger (15 gr), l'affranchissement minimum de papiers d'affaires ou d'imprimés ou la surtaxe pour un recommandé.

Buta est la station la plus fréquemment rencontrée (13 x) suivie de Stanleyville (10 x), Uvira (4 x). Kasongo (2 x) est la plus rare.

Conclusion :

Nous avons essayé de vous donner un aperçu des lettres, cartes et timbres connus jusqu'à maintenant. N'hésitez pas à adresser copie de tout autre document ou timbre en votre possession. Un grand merci à Walter Deijnckens, Philippe et Thomas Lindekens, Patrick Maselis, Stuart Smith pour leur contribution à cette chronique.

Summary :

The strern-wheeler "Ville de Bruges" cruised regularly from Léopoldville to the Stanley-Falls or Lusambo since 1896. It was one of the largest steamer on the Congo river and owned a « bateau-poste » cancel.

On april 15th 1908, leaving Lisala and near Umangi, it was caught in a heavy tornado and capsized, the keel remaining above water. 5 of the 6 Europeans and 42 of the 72 Africans crewmen perished. Villagers from around rushed not to help but to plunder.

The next day, the s/w "Pierre Ponthier" arrived and rescued some plunderers trapped in the emerging hold. The mailbox was retrieved only two months later and sorted at Boma. Nearly all the stamps, unglued from the letters and cards, laid at the bottom of the box and the addresses were unreadable.

The few letters who could be deciphered were sealed with a wax seal or repaired with a gummed strip, cancelled with the Boma cancel and carried a handwritten note "Courrier retiré du vapeur Ville de Bruges, naufragé. Louis Brion" in violet ink.

One letter is known with the inscription "Courrier retiré du naufrage "Ville de Bruges". Pr le PtP, signature (unreadable)", in red ink and cancelled at Boma with a later date.

Those letters are very rare. False inscriptions exist.
General Du Four was a great collector of retrieved single stamps which are heavy oxydized and faded. cancellations found are :

BUTA	21th march – 3rd april 1908
KASONGO	22th march – 28th march
STANLEYVILLE	2nd april - 11th april
UVIRA	11th march -14th march

Buta is the most commun cancellation, Kasongo the rarest. 25 c. and 40 c. are the rarest values.

Conclusion:
We tried to show you all the letters, cards and stamps we know. Any new material in relation with the « Ville de Bruges » is welcome.

Bibliographie :

- COQUILHAT, Camille : Sur le Haut-Congo, 1888.
- CHAPAUX, Albert : Le Congo, 1894.
- BULS, Charles, Croquis congolais, 1899.
- DELCOMMUNE, Alexandre : Vingt années de vie africaine. Récits de voyage, d'aventures et d'explorations au Congo belge (1874-1893), 1922.
- DU FOUR, Jean; Congo, Cinquante ans d'histoire postale. 1962.
- MEYERS (Dr), Le prix d'un Empire, Bruxelles, 1964
- LEDERER, André; Histoire de la navigation au Congo, 1965.
- ABBÉ GUDENKAUF, G; Mailboat steamers on Congo rivers & lakes (1886-1940), 1985.
- CONRAD, Joseph : Au cœur des ténèbres, 1989.
- AMERLINCK (J.), Carnets de route. Expédition au Katanga avec M. M. Bia et Francqui (mai1891-avril 1893), 1991.
- COLLECTIF; Nouveau cahiers du CELAT, 1992.
- ACADEMIE DES SCIENCES D'OUTRE-MER: Biographie Belge d'Outre-Mer, T VIII, 1998.
- GELADE, Valérie ; Les débuts de la navigation sur le fleuve Congo (1882-1898), 2002.
- VAN OVERSTRAETEN, Carl ; En steamer sur le Congo, journal de bord en 1905, 2011

Tarifs préférentiels vers le Grand Duché de Luxembourg.

Par Daniel Eggen

La Belgique a toujours entretenu des relations postales étroites avec ses voisins, en instaurant, avec réciprocité, des tarifs dits *« préférentiels »*. Avec grand étonnement, j'ai remarqué, que des tarifs préférentiels étaient également appliqués au courrier émanant du Congo Belge à destination du Grand Duché de Luxembourg.

Dans leur étude des « Arrêtés et Ordonnances concernant les tarifs postaux au Congo Belge et au Ruanda-Urundi » de Mrs. Stockmans et Gallant, nous trouvons les premières traces de ces tarifs dès 1945 : Ordonnances N° 375/P.T du 01/12/1945, N° 64/205 du 10/06/1948 ….., et plus particulièrement l'ordonnance N°66/107 du 02/04/1953 faisant référence à la ***« Convention postale du 18/05/1928 avec le Grand Duché de Luxembourg ».*** Convention non publiée et peut-être encore enfouie dans les archives du Ministère des Colonies (?).

Force est de constater, que ces ordonnances s'appliquaient à beaucoup d'objets de correspondance, mais rien pour l'envoi de lettres ; celles-ci devant être affranchies au tarif international.
Il faudra attendre l'ordonnance N° 63/384 du 13/12/1956 (applicable au 01/02/1957) pour réparer cet *« oubli »* : Lettres ordinaires vers la Belgique, les pays U.A.P. et le Grand Duché de Luxembourg 3 F par 20 g – Par échelon supplémentaire de 20 g + 1,50 F ; pour les autres pays 4,50 F par 20 g – Par échelon supplémentaire de 20 g + 2,50 F.

Summary :

Belgium has always maintained postal relations with its neighbor countries by introducing, with reciprocity, the so-called 'preferential' rates. With amazement, I noticed that preferential rates were also applied to the letter from the Belgian Congo to the Grand Duchy of Luxembourg.

In the Galand & Stockmans book, we can find such the first rate since 1945 and especially in 1956 where GD of Luxembourg has the same postal rate for ordinary letter as to Belgium and to UAP (African Postal Union) at 3 Fr by 20 gr.



Lettre de 5 g maximum expédiée « Par Avion » de Coquilhatville vers Capellen le 07/09/1959

<u>Tarif du 01/02/1957 au 29/06/1960</u> :

Lettre tarif préférentiel jusque 20 g : 3 F + Surtaxe aérienne (tarif général) par 5 g: 3 F



Lettre recommandée avec Avis de Réception de 15 g expédiée « Par Avion » par la Cour d'Appel d'Elisabethville vers Sanem (Esch-sur-Alzette) le 07/09/1957.

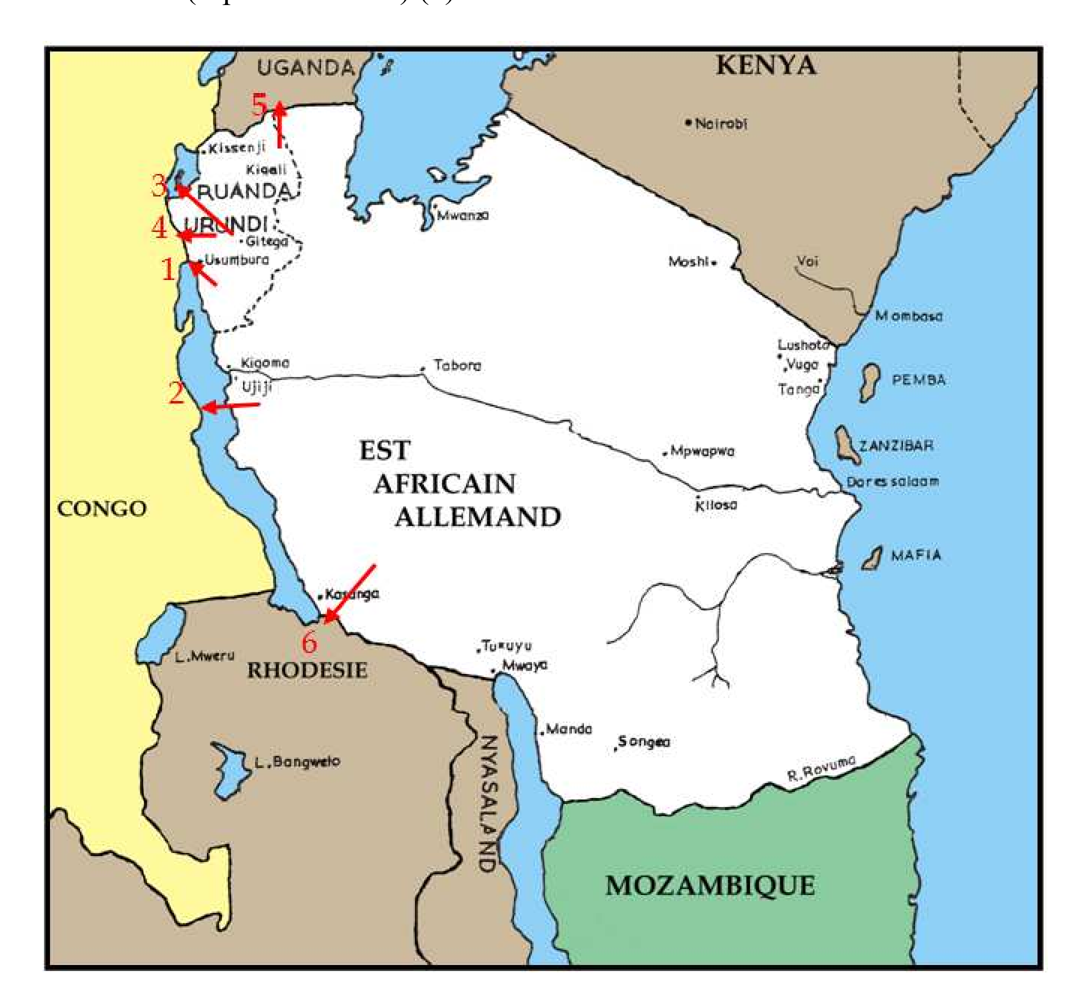
<u>Tarif du 01/02/1957 au 29/06/1960</u> :

Tarif préférentiel de la lettre jusque 20 g (3 F) + Droit fixe de recommandation (6 F) + Droit fixe d'avis de réception (5 F) + Surtaxe aérienne (3 F par 5 g). (9 F). Total = 23 Fr.

Le courrier de et vers les troupes belges au sud de l'Ouganda (Janvier à avril 1916)

Par Luc Vander Marcken

Dès les premières semaines de la guerre et malgré l'attitude neutre de la Force Publique à la frontière Belgo-Allemande dans l'Est Africain, les Allemands lancèrent des attaques au sud d'Uvira (**1**) et sur Toa (**2**) sur le lac Tanganyika le 15 et le 22 août 1914, sur l'île Kwidjwi (**3**) sur le lac Kivu le 24 septembre 1914 et sur la Ruzizi (**4**) en janvier 1915. Ils attaquèrent également les britanniques en Ouganda (janvier 1915) (**5**) et en Rhodésie (septembre 1914) (**6**).



Ces attaques de peu d'ampleur purent être repoussées mais l'ennemi déployant une grande activité devant la ligne de communication avec le lac Victoria, des mesures furent prises immédiatement pour parer à toute tentative de coup de main sur Rutshuru au Congo Belge ou sur Kigezi en Ouganda (voir carte suivante). A partir de début janvier 1915 le XIIème Bataillon de la Brigade Nord commandé par le Major Gilly, renforcé d'une section d'artillerie, soit 720 hommes, vient renforcer la défense britannique en Ouganda au nord de la frontière de l'Est Africain Allemand, principalement à Kigezi et Kabale. Après une intense préparation (augmentation des effectifs, apport d'artillerie venue d'Europe dont des batteries Saint-Chamond venu de France en pièces détachées via Mombasa et remontées à Kigezi où l'on procéda également à la formation des futurs servants de ces batteries) les troupes belges situées au Congo et en Ouganda passèrent à l'offensive en avril 1916.

Complètement oublié dans la plupart des ouvrages d'histoire postale traitant de la campagne de l'Est Africain Allemand, le courrier de ce détachement belge en Ouganda mérite pourtant de figurer dans toute bonne collection spécialisée de cette campagne.

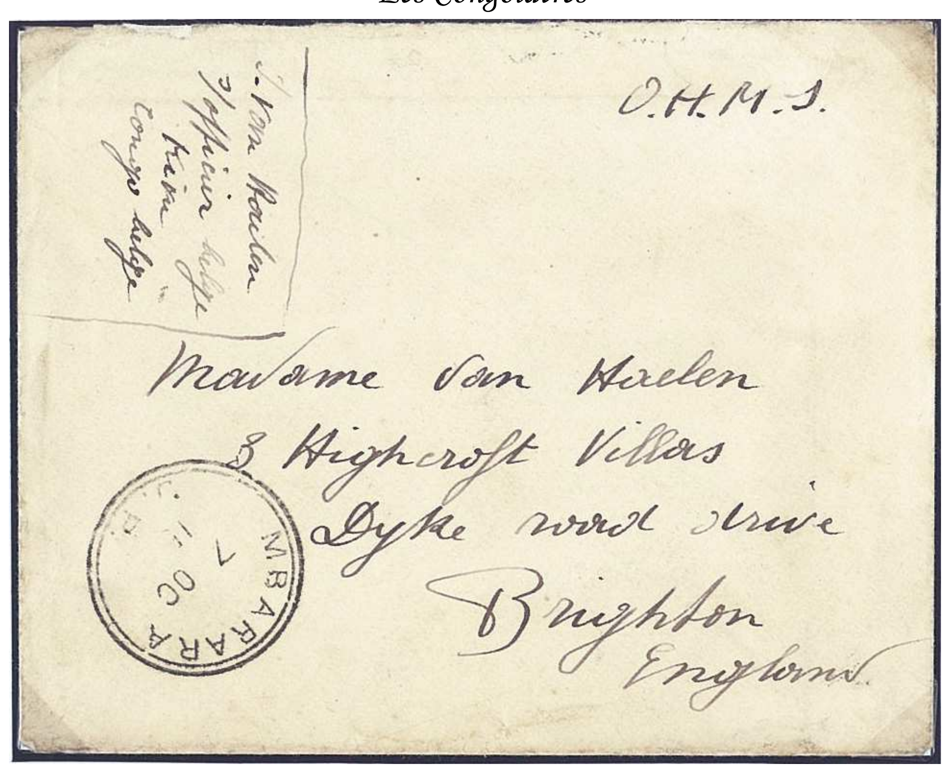
Bénéficiant de la franchise postale, les militaires belges en Ouganda utilisèrent en majorité des entiers postaux congolais, ce courrier confié à la poste ougandaise transitait par M'Barara et Entebbe, traversait le lac Victoria pour être débarqué à Kisumu d'où il empruntait la ligne de chemin de fer Kisumu-Mombasa. De Mombasa le courrier était embarqué à bord de navires britanniques pour rejoindre l'Europe. Malgré la franchise postale, plusieurs de nos militaires affranchirent leurs envois avec soit des timbres du Congo Belge soit avec des timbres Ougandais.





Entier postal (Stibbe n°36) utilisé comme support écrit à Kigezi (Ouganda) le 28 septembre 1915 par le Capitaine Dupont, à destination de la France, affranchi par un timbre à 6 c. de l'Est Africain Anglais oblitéré à Mbarara 14 OC 15, cachet de transit Mombasa 26 OC 16. Au verso, cachet d'arrivée Montmorency 17 11 15, aucune censure. *(Coll. privée)*

Le Capitaine Dupont était le Commandant de la 2ème Compagnie du XIIème Bataillon

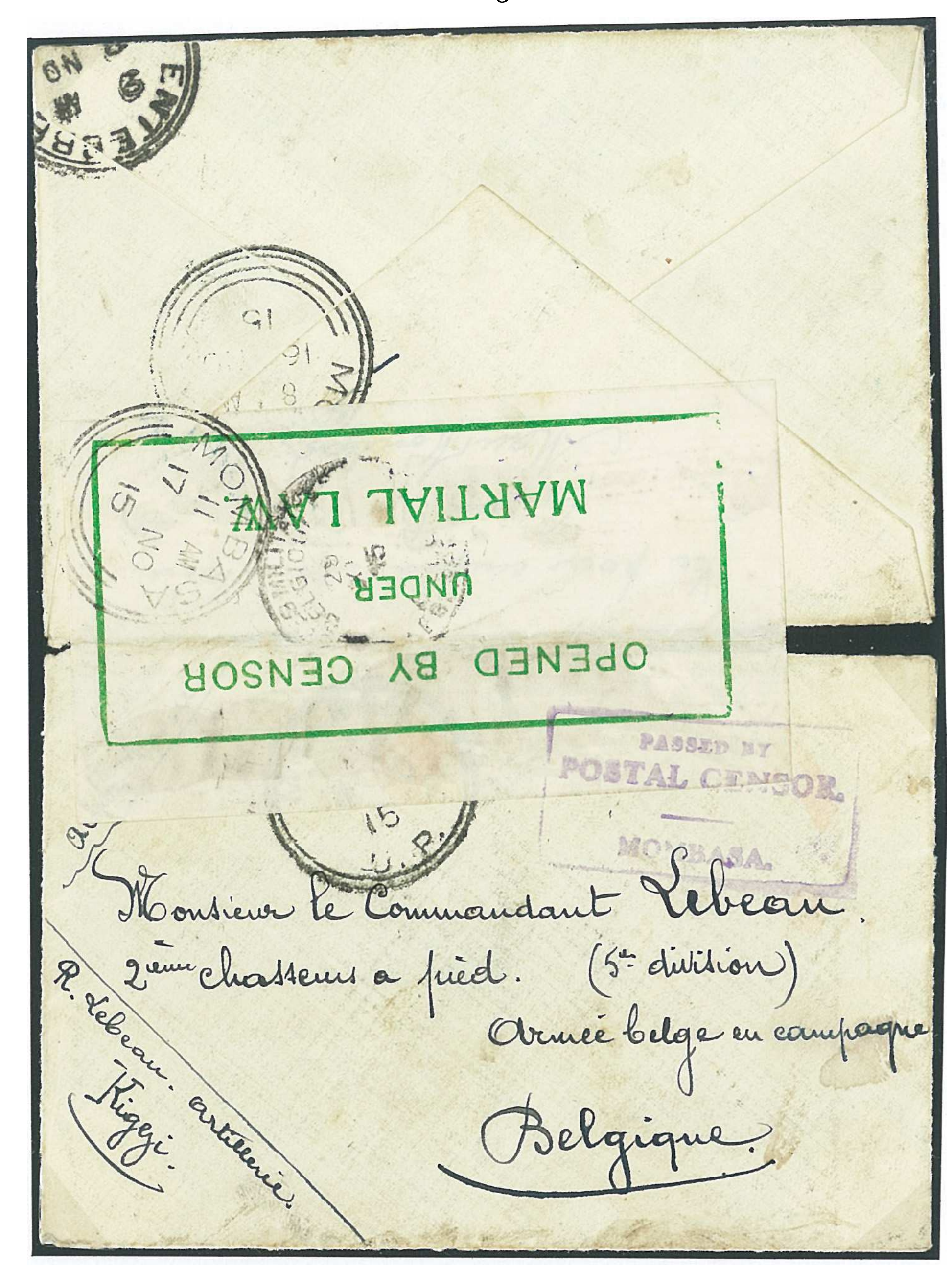


Lettre en franchise militaire écrite par le Sous-officier Van Haelen, à destination de la Grande-Bretagne. Oblitération Mbarara 7 OC 15, au verso cachet de transit Entebbe 11 OC 15 et Mombasa 19 OC 15. Aucune censure et aucun cachet d'arrivée. *(Coll. privée)*

Le Sous-officier Van Haelen était Chef de pièce d'une mitrailleuse Colt 7,65 au XII[ème] Bataillon

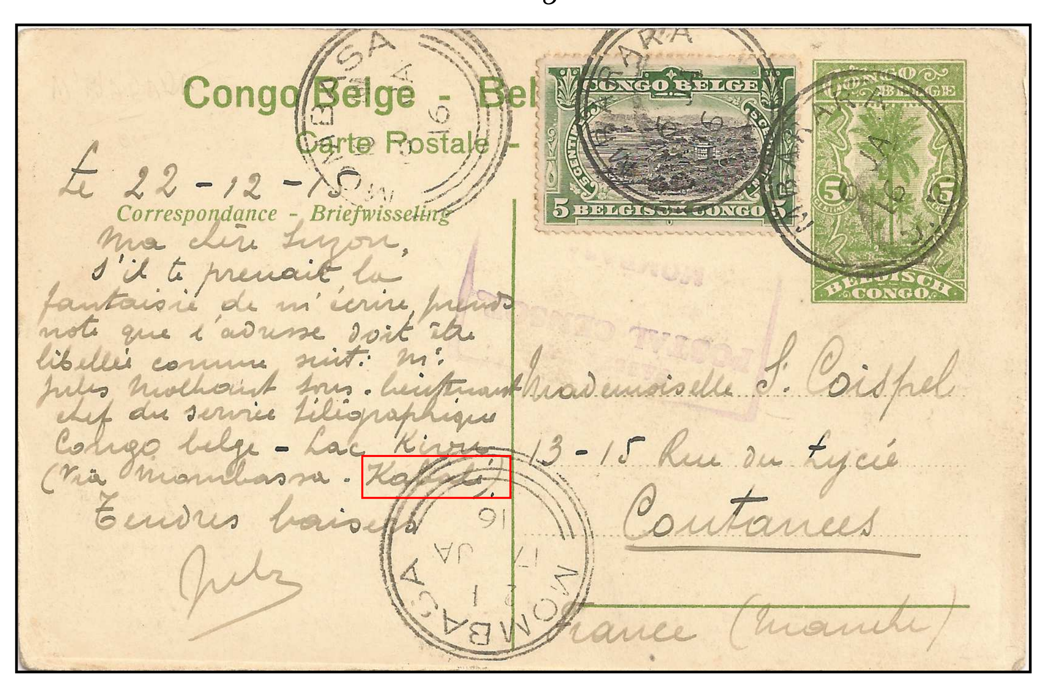


Lettre avec contenu écrite à Kigezi le 31 octobre 1915 par le capitaine Dupont à destination de la France, affranchie par timbres de l'Est Africain Anglais oblitérés à Mbarara 11 NO 15. Au verso, cachet de transit Entebbe 15 NO 15, Mombasa 25 NO 15 où la lettre est censurée et refermée avec une bande gommée, cachet de censure en violet « Passed by/POSTAL CENSOR/Mombasa » et cachet d'arrivée Montmorency 22 12 15. *(Coll. privée)*



Lettre en franchise militaire écrite à Kigezi par le Sous-officier R. Lebeau, à destination de la Belgique non occupée. Oblitération Mbarara 4 NO 15 et cachet de censure en violet « Passed by/POSTAL CENSOR/Mombasa. » Au verso, censure manuscrite (sous la bande de fermeture) « Vu pour censure militaire / (signé) Moulaert », cachet de transit Entebbe 8 NO 15, Mombasa 16 NO 15 et 17 NO 15 où la lettre est censurée et refermée avec une bande gommée « OPENED BY CENSOR / UNDER / MARTIAL LAW » et cachet d'arrivée « Postes militaires Belgique 29 XI 15 ». (Coll. privée)

Le Sous-officier Lebeau (artilleur) était affecté au dépôt dépendant directement de l'Etat-Major des troupes du Nord, la lettre fût écrite pendant la période d'instruction de la première batterie Saint-Chamond à Kigezi. (Voir « Les campagnes Coloniales Belges II, p.72)
La censure militaire manuscrite (une des plus anciennes connues, à ce jour, de la campagne de l'Est Africain Allemand) est de la main de son Commandant le Capitaine Maurice Moulaert, frère du Colonel Georges Moulaert, Commandant de la défense du Tanganika.

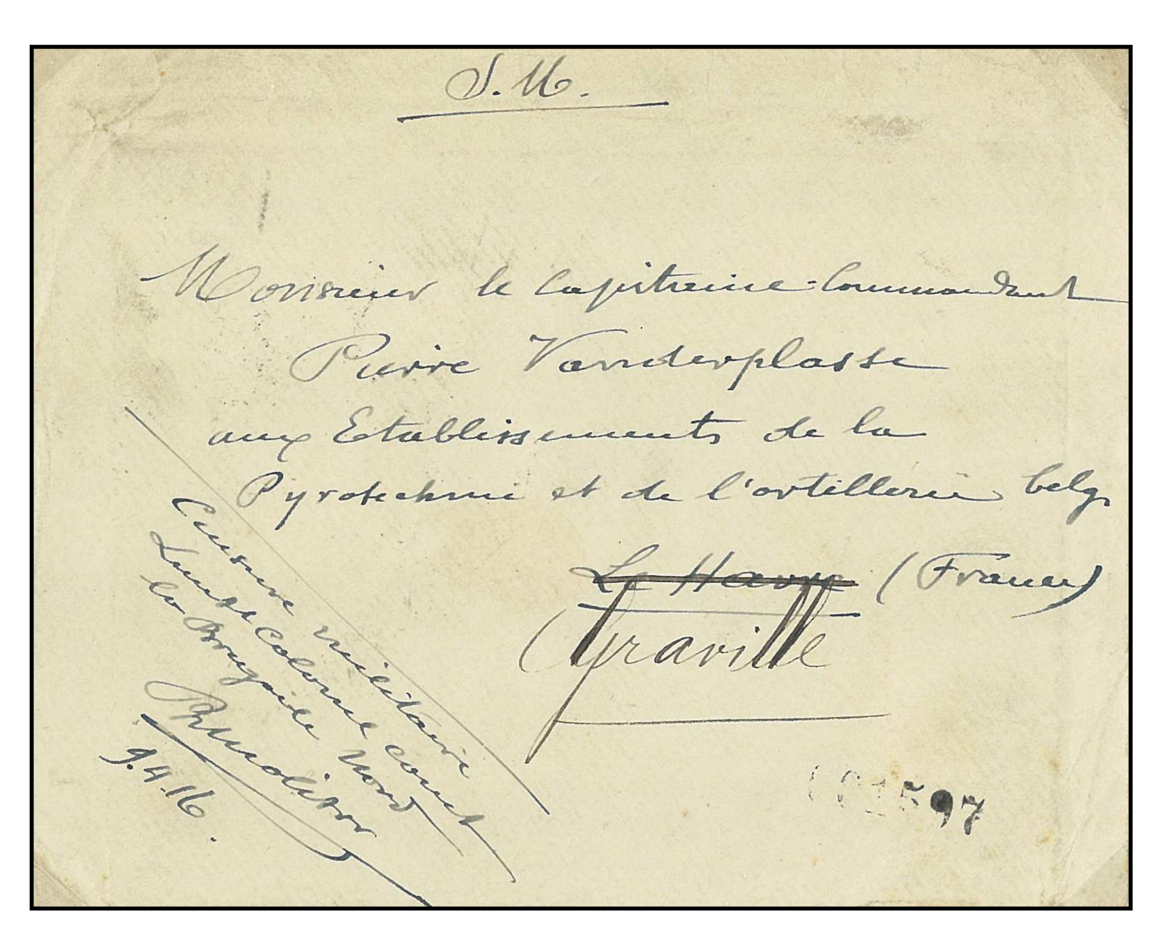


Entier postal (Stibbe n°42) avec affranchissement complémentaire à 5 c. (tarif congolais pour une carte postale vers l'étranger) écrit à Kabale (Ouganda) le 22 décembre 1915 par le Sous-lieutenant Molhant, à destination de la France. Oblitération Mbarara 6 JA 16, cachet de transit Mombasa 17 JA 16 où l'entier est censuré, cachet de censure en violet « Passed by/POSTAL CENSOR/Mombasa. ». (Coll. privée)



Entier postal (Stibbe n°37) écrit à Kabale le 10 janvier 1916 par le Sous-lieutenant Molhant à destination de la France. Oblitération Mbarara 13 JA 16, cachet de transit Mombasa 24 JA 16 où l'entier est censuré, cachet de censure en violet « Passed by/POSTAL CENSOR/Mombasa » et cachet d'arrivée Coutances 5 -3 16. (Coll. privée)

Le Sous-lieutenant Molhant était le Chef de service de la section télégraphique attachée à l'Etat-Major de la Brigade Nord détachée en Ouganda pour protéger les lignes de communication vers le lac Victoria.



Lettre en franchise militaire écrite par le Lieutenant-colonel Molitor le 9 avril 1916 à destination de la France, auto censure manuscrite « Censure militaire/Lieutenant Colonel comt/la Brigade Nord/ signé Molitor/9.4.16 ». Au verso, cachet de transit Mbarara 20 AP 16, Entebbe 21 AP 16, Mombasa 1 MY 16 et cachet d'arrivée Le Havre 27 5 16. (Coll. privée)

Le Lieutenant-colonel Molitor fût désigné comme commandant de la Brigade Nord le 27 mars 1916. Bien que ne comportant aucune indication du lieu d'origine, cette lettre fût écrite à Kabale. En effet, le Lieutenant-colonel Molitor eut, ce même jour, le 9 avril 1916, à Kabale une entrevue avec le Brigadier Général Crewe, Commandant les troupes britanniques à la frontière de l'Ouganda, entrevue portant sur les dispositions de l'offensive imminente vers le Ruanda (début de l'offensive le 27 avril pour la Brigade Nord). (Voir « Les Campagnes Coloniales Belges II, p. 136 et 137)



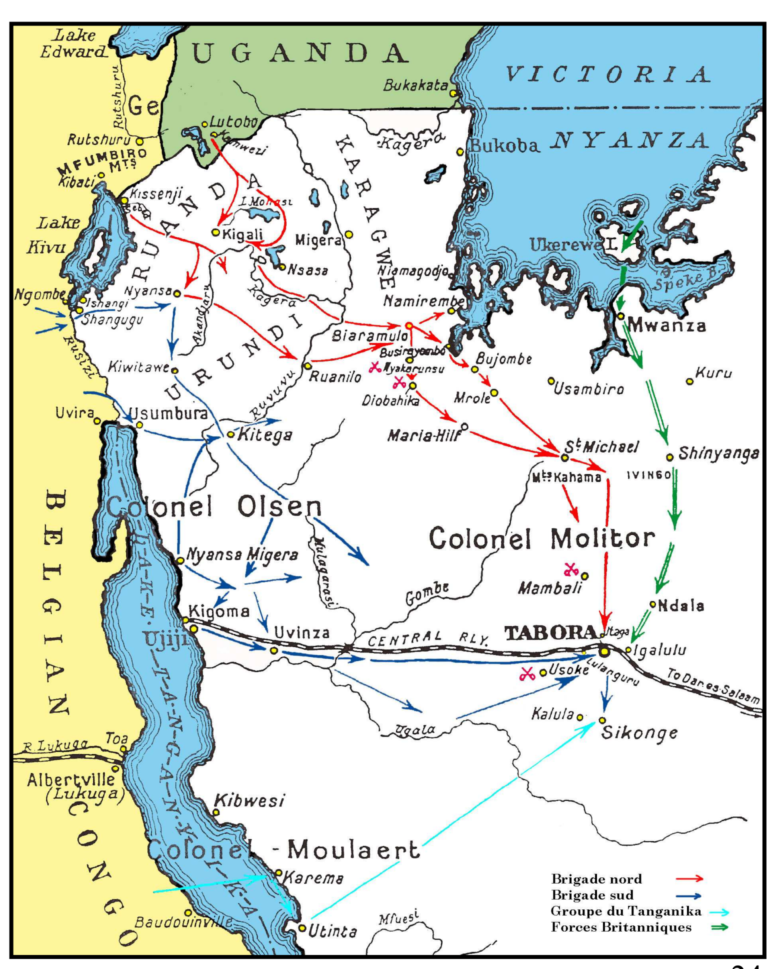
Le Lt Colonel Molitor passant les troupes en revue après la prise de Kigali (Ruanda) le 6 mai 1916

Les documents des troupes belges en Ouganda ne sont certes pas fréquents mais plus rares encore sont les envois vers les troupes belges en Ouganda.



Entier postal français à 10 c. semeuse écrit et expédié de Montmorency le 13 avril 1916 par l'épouse du Capitaine Dupont vers son mari en poste à Kigezi en Ouganda. Cachet de transit Mbarara 12 MY 16 et Rutshuru (Congo Belge) 7 JUN 1916. (Coll. privée)

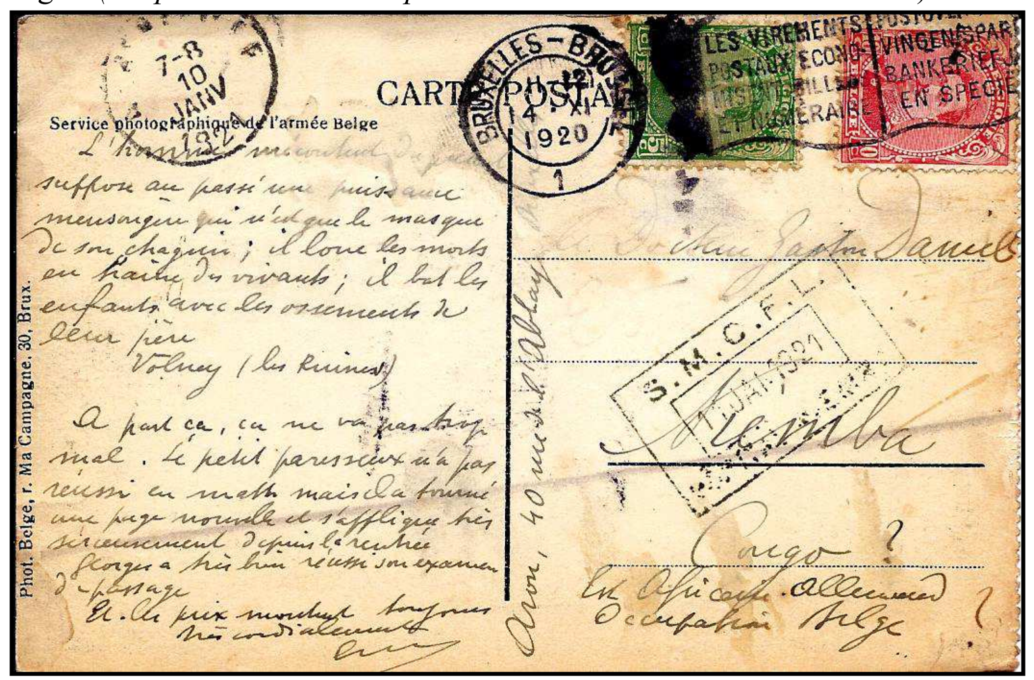
La carte est expédiée à la même époque que le début de l'offensive belge, elle a du joindre son destinataire courant juin 1916 en pleine progression au sud-est de Kigali (voir carte ci-dessous).



Summary :
From the beginning of the WW1, the Germans launched attacks on Rhodesia (September 1914), the Belgian Congo and Uganda (January 1915). These attacks could be postponed but the enemy deploying a high activity along its northern border, and at the request of the British, measures were taken to deal with any German attempts to Rutshuru (Belgian Congo) or Kigezi (Uganda).
In January 1915, the XII Battalion North Brigade and an artillery section reinforces the British defense in Uganda mainly at Kigezi and Kabale. Mails of this detachment given at Ugandian Post Office passed through M'Barara, Entebbe, Kisumu where he borrowed the railways line Kisumu- Mombasa.
Those covers are rare, but mail to the Belgian military is scarce. This article illustrates four letters and three postal stationeries from the Belgian postal detachment in Uganda and an European incoming mail to it.

QUESTIONS - REPONSES

Monsieur L.J. nous questionne sur ce cachet rectangulaire (portant notamment S.M.C.F.L.) sur cette carte postale partie de Bruxelles le 14 novembre 1920 vers Niemba / Congo ? ou Africain Allemand Occupation Belge ? *(l'expéditeur ne semble pas savoir exactement où cela se trouve)*.



REPONSE



Voici un entier avec ce dateur mieux frappé.

Mention :

S.M.C.F.L.
5 AOU1921
HÔPITAL NIEMBA

C'est le cachet de l'hôpital de Niemba de la CFL (**C**hemin de **F**ers des grands **L**acs) où **S.M.** pourrait être « **Service Médical** »

Niemba se trouve sur le lac Tanganika – province du Katanga.

N'hésitez pas à nous envoyer vos questions ou pièces à commenter.

Don't hesitate to send us your questions or items to describe.